Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/1313

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
6 — 68070 — 5697/63

Bonn, den 10. Juni 1963

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Unterrichtung der gesetzgebenden Körperschaften gemäß Artikel 2 des Gesetzes zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften**
hier: Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft (EAG) vom 27. Juli 1957 übersende ich als Anlage folgende Vorschläge der Kommission der EWG:

— Vorschlag für die Richtlinie des Rates die Vereinheitlichung des Genehmigungsverfahrens für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

— Vorschlag zu einer Entscheidung des Rates bezüglich der Durchführung einer Enquete zur Ermittlung der Wegekosten der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt

— Vorschlag für die Entscheidung des Rates über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen

— Vorschlag für die Verordnung des Rates über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt

— Vorschlag für die Verordnung des Rates über die Bildung eines Gemeinschaftskontingents für den Güterkraftverkehr innerhalb der Gemeinschaft und das dabei anzuwendende Verfahren.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Diese Vorschläge sind mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der EWG vom 20. Mai 1963 dem Herrn Präsidenten des Rates der EWG übermittelt worden.

Der Rat wird voraussichtlich am 14. Juni 1963 über die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu diesen Vorschlägen beschließen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Ludwig Erhard

Vorschlag für die Richtlinie des Rates über die Vereinheitlichung des Genehmigungsverfahrens für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

DER RAT DER EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

gestützt auf den Vorschlag der Kommission,

nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Anhörung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Eine gemeinsame Verkehrspolitik setzt unter anderem gemeinsame Regeln für den internationalen Güterkraftverkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten voraus.

Die Hindernisse, die sich für den internationalen Güterkraftverkehr aus den von den Mitgliedstaaten angewandten Genehmigungsverfahren ergeben, müssen beseitigt werden. Der zweckdienlichste Schritt zur Verwirklichung dieses Zieles besteht darin, daß alle Mitgliedstaaten ein vereinfachtes Verfahren einführen, nach dem für die Erteilung einer Genehmigung die Behörden des Staates zuständig sind, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, mit dem die Beförderung durchgeführt werden soll —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß vom 1. Juli 1964 an die für den Güterkraftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten benötigten Genehmigungen von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaates erteilt werden, in dem das für die Beförderung vorgesehene Fahrzeug zugelassen ist.

2. Kommt zwischen zwei Mitgliedstaaten vor dem 31. Mai 1964 eine Einigung über die Durchführung des Absatzes 1 nicht zustande, so erläßt die Kommission nach Beratung mit den beteiligten Mitgliedstaaten die erforderlichen Vorschriften.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erteilen sich gegenseitig alle Auskünfte über die nach Artikel 1 ausgegebenen Genehmigungen.

Artikel 3

Die Genehmigungen müssen dem als Anhang beigefügten Muster entsprechen. Der Anhang ist Bestandteil dieser Richtlinie.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Vorschriften, um sicherzustellen, daß die Genehmigungsurkunden im Fahrzeug mitgeführt und den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorgezeigt werden.

Artikel 5

Verstößt ein Verkehrsunternehmer bei Durchführung einer genehmigungspflichtigen Beförderung gegen die von einem Mitgliedstaat auf dem Gebiet des Verkehrs erlassenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, so unterrichtet dieser Mitgliedstaat den für die Zulassung des Fahrzeugs zuständigen Mitgliedstaat über den Verstoß und gegebenenfalls über die von ihm vorgenommene Ahndung.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach Bekanntgabe dieser Richtlinie und auf jeden Fall vor dem 30. Juni 1964 über die zu ihrer Durchführung getroffenen Maßnahmen.

Artikel 7

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am . . . .

Im Namen des Rates
Der Präsident

Anhang

Genehmigungsurkunde Nr. ....

für die Durchführung von Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

1. Name (Firma) und Anschrift des Inhabers ....

   ....

2. Hersteller und Typ des Kraftfahrzeuges ....
3. Art der Karosserie des Kraftfahrzeuges ....
4. Polizeiliches Kennzeichen des Kraftfahrzeuges ....
5. Hersteller und Typ des Anhängers *) ....
6. Polizeiliches Kennzeichen des Anhängers ....
7. Begrenzung der Beförderung nach Verkehrsgebieten ....
8. Beschränkung nach der Art der beförderten Güter ....

   ....

Der Inhaber dieser Urkunde ist berechtigt, mit dem (n) oben näher bezeichneten Fahrzeug(en) Güterkraftverkehr zwischen .... (Mitgliedstaat) und .... (Mitgliedstaat) im Durchgangsverkehr durch .... (Mitgliedstaat) auszuführen. Er ist verpflichtet, die Einschränkungen nach Ziffern 7 und 8 einzuhalten. **)

Diese Genehmigung gilt vom .... bis ....

.........., den ....

(Stempel)

(Behörde)
(Unterschrift)

Diese Genehmigung muß im Fahrzeug mitgeführt und auf Anforderung den mit der Überwachung betrauten Organen vorgezeigt werden.

---

*) Wenn keine Genehmigung für einen Anhänger benötigt wird, ist einzusetzen „Keine Genehmigung erforderlich". Wenn kein Anhänger benutzt werden darf, ist einzusetzen „Nicht gestattet".

**) Nicht zutreffende Angaben streichen.

Vorschlag zu einer Entscheidung des Rates bezüglich der Durchführung einer Enquete zur Ermittlung der Wegekosten der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

gestützt auf die Vorschläge der Kommission,

nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Anhörung des Europäischen Parlaments,

und in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Wettbewerb im Verkehr innerhalb der Gemeinschaft kann Verfälschungen unterliegen im Hinblick auf die Unterschiede, die einerseits bei der Anlastung der Wegekosten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern gegeben sind und die andererseits innerhalb dieser Verkehrsträger zwischen den einzelnen Kategorien der Wegenutzer bestehen.

Diese Unterschiede sind daher im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik schrittweise zu beseitigen, und zwar durch Maßnahmen, mit denen sichergestellt wird, daß die Wegenutzer diejenigen Kosten der Verkehrswege tragen, die ihnen zuzurechnen sind.

Im Interesse der Vorbereitung dieser Maßnahmen sollten vollständige und detaillierte ziffernmäßige Angaben vorliegen; diese können aber nur mittels einer umfassenden Enquete im Rahmen der Gemeinschaft beschafft werden. Eine solche Enquete muß jedoch für alle Mitgliedstaaten und alle Verkehrsträger nach gemeinsamen Methoden und für die gleichen Zeiträume durchgeführt werden; zu diesem Zwecke sind der Geltungsbereich dieser Enquete sowie die Methodik für die Ermittlung und Zurechnung der Kosten von der Kommission festzulegen, nach Konsultierung der Mitgliedstaaten —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG GETROFFEN:

Artikel 1

In der Gemeinschaft wird eine Enquete eingeleitet, die nach einheitlichen Methoden zur Ermittlung der Wegekosten der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt führt.

Die Mitgliedstaaten werden beauftragt, diese Enquete in Angriff zu nehmen, und zwar nach Maßgabe ihrer Zuständigkeit.

Artikel 2

Das Ziel der Enquete liegt darin, folgende Daten zu ermitteln:

a) die Gesamtkosten der Verkehrswege;

b) die Kosten, die der Verkehrsfunktion zuzurechnen sind, sofern die Verkehrswege gleichzeitig auch noch anderen Nutzungsformen dienen;

c) die Kosten, die den verschiedenen Gruppen von Benutzern der Verkehrswege zuzurechnen sind.

Artikel 3

Die Enquete basiert auf den Daten für das Jahr 1965.

Artikel 4

Der Geltungsbereich für die Enquete sowie die Methodik in der Ermittlung und Zurechnung der Wegekosten werden, um vergleichbare Ergebnisse in den einzelnen Ländern sicherzustellen, noch vor dem 31. Dezember 1964 nach Entscheidung der Kommission im Anschluß an die Konsultierung der Mitgliedstaaten im einzelnen festgelegt.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten teilen die Ergebnisse dieser Enquete der Kommission spätestens zum 31. Dezember 1966 mit. Die Mitgliedstaaten unterstützen die Kommission bei der vergleichenden Auswertung der Ergebnisse.

Artikel 6

Die Kommission legt noch vor dem 1. Juli 1967 dem Rat einen Bericht über die Ergebnisse der Enquete vor.

Artikel 7

Die Mitgliedstaaten erlassen rechtzeitig alle zur Durchführung der Enquete erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und teilen sie der Kommission mit.

Artikel 8

Die vorliegende Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, den ......

Für den Rat
Der Präsident

Vorschlag für die Entscheidung des Rates über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Anhörung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die gemeinsame Verkehrspolitik muß bestrebt sein, die Integration des Verkehrswesens in die Gemeinschaft zu verwirklichen. Im Hinblick auf die Besonderheiten des Verkehrs muß diese Integration im Rahmen einer Marktordnung erfolgen, die vor allem auf der Einführung eines Margentarifsystems und einer Kapazitätsregelung beruht.

Die Verwirklichung dieser Ziele hat Hand in Hand zu gehen mit der Beseitigung der Verzerrungen, die geeignet sind, den Wettbewerb im Verkehr wesentlich zu verfälschen. Es müssen daher Maßnahmen zur Harmonisierung oder Angleichung bestimmter Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf dem Gebiet des Verkehrs getroffen werden. Diese Maßnahmen müssen sich auf Ebene der Gemeinschaft, je nachdem, sowohl auf die Beziehungen zwischen den Verkehrsträgern als auch innerhalb eines Verkehrsträgers auf die Beziehungen zwischen den Verkehrsunternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten erstrecken.

Solche Verzerrungen treten insbesondere bei den Steuer- und Versicherungsvorschriften, bei staatlichen Eingriffen auf dem Gebiet des Verkehrs und bei den Sozialvorschriften auf.

Es müssen folgende Maßnahmen getroffen werden:

— auf dem Gebiet der Steuervorschriften:

  Beseitigung der Doppelbesteuerung für Kraftfahrzeuge, Vereinheitlichung der Vorschriften über die abgabenfreie Einfuhr des in den Treibstoffbehältern der Fahrzeuge enthaltenen Treibstoffs, Vereinheitlichung der Berechnungsgrundlagen für die Kraftfahrzeugsteuer, Anpassung der spezifischen Steuervorschriften für den Werkverkehr und den gewerblichen Güterverkehr, Belastung der Verkehrsnutzer mit den auf sie entfallenden Wegekosten und Einbeziehung der Verkehrsleistungen in das allgemeine Umsatzsteuersystem,

— auf dem Gebiet der Versicherungsvorschriften:

  Einführung der Versicherungspflicht für die Haftung gegenüber Dritten und Harmonisierung der Vorschriften über die Versicherung gegen Schäden an beförderten Gütern,

— hinsichtlich staatlicher Eingriffe auf dem Gebiet des Verkehrs:

  weitgehender Abbau der Verpflichtungen, die unter den Begriff des öffentlichen Dienstes fallen, angemessener Ausgleich für solche Verpflichtungen, die beibehalten werden, und für Belastungen, die durch Tarifermäßigungen aus sozialen Gründen entstehen, Normalisierung der Konten der Eisenbahnen, Verwirklichung der finanziellen Eigenständigkeit dieser Unternehmen,

— auf dem Gebiet der Sozialvorschriften:

  Angleichung auf dem Wege des Fortschritts in bezug auf die besonderen Vorschriften über die Arbeitsbedingungen im Verkehr, Vereinheitlichung der Vorschriften über die Zusammensetzung des Fahrpersonals, Harmonisierung der Vorschriften über Arbeitszeit und Ruhezeit sowie der Überstundenregelung, Einführung eines persönlichen Kontrollheftes und ggf. Maßnahmen auf dem Gebiete der sozialen Sicherheit im Verkehrswesen.

Es ist notwendig, die mit dieser Harmonisierung und Angleichung zu erreichenden Ziele und den Rhythmus ihrer Durchführung bereits jetzt festzulegen, während die Durchführungsbestimmungen jeweils rechtzeitig vor Inkrafttreten zu erlassen sind.

Schließlich muß die vorliegende Entscheidung im Zusammenhang mit der Errichtung des Gemeinsamen Marktes und der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik geändert oder ergänzt werden können —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG GETROFFEN:

ABSCHNITT I

Steuervorschriften

Artikel 1

Mit Wirkung vom 1. Januar 1965 werden:

a) die Fälle der Doppelbesteuerung von Kraftfahrzeugen, die sich aus ihrer Verwendung für Be-

förderungen in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen, in dem sie zugelassen sind, ergeben, beseitigt;

b) die Vorschriften über die abgabenfreie Einfuhr des in den Treibstoffbehältern der Nutzkraftfahrzeuge und der Binnenschiffe enthaltenen Treibstoffes vereinheitlicht.

Artikel 2

Mit Wirkung vom 1. Januar 1966 werden die Berechnungsgrundlagen der Kraftfahrzeugsteuer und der Besteuerung der Binnenschiffe für Fahrzeuge des Güterverkehrs vereinheitlicht.

Artikel 3

1. Mit Wirkung vom 1. Januar 1966 werden die spezifischen Steuerregelungen, die im Straßen- und Binnenschiffsverkehr auf die Beförderung von Gütern durch Verkehrsunternehmen und durch sonstige Unternehmen für ihre eigenen Zwecke angewandt werden, in jedem Mitgliedstaat so gestaltet, daß sie sich in ihren Auswirkungen entsprechen.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission vor dem 1. Juli 1965 die Entwürfe für Vorschriften mit, die sie zur Erreichung des in Absatz 1 vorgesehenen Zieles erlassen wollen.

Die Kommission kann innerhalb von 30 Tagen nach Eingang der Mitteilung dem Mitgliedstaat ihre Stellungnahme oder Empfehlung übermitteln.

Artikel 4

Ab 1. Januar 1969 werden die auf den nationalen und den internationalen Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr anwendbaren spezifischen Steuer- und Abgabenregelungen so gestaltet, daß die Verkehrswegenutzer mit den ihnen anzulastenden Wegekosten belastet werden. Maßnahmen zur Anpassung der Treibstoffsteuer müssen den Zielsetzungen der gemeinsamen Energiepolitik Rechnung tragen.

Artikel 5

1. Ab 1. Januar 1967 wird die in den Mitgliedstaaten jeweils geltende allgemeine Umsatzsteuerregelung auf Beförderungen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr angewandt. Dabei ist etwaigen Entscheidungen des Rates zur Einführung eines gemeinsamen Umsatzsteuersystems Rechnung zu tragen.

Soweit der Verkehr einer besonderen Steuer anstelle der Umsatzsteuer unterliegt, wird die allgemeine Regelung an die Stelle dieser Sonderregelung treten.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission vor dem 1. Juli 1966 die Entwürfe für Vorschriften mit, die sie zur Erreichung des in Absatz 1 vorgesehenen Zieles erlassen wollen.

Die Kommission kann innerhalb von 30 Tagen nach Eingang der Mitteilung dem Mitgliedstaat ihre Stellungnahme oder Empfehlung übermitteln.

ABSCHNITT II

Versicherungsvorschriften

Artikel 6

1. Ab 1. Januar 1965 besteht in allen Mitgliedstaaten der Zwang zur Haftpflichtversicherung im Straßen- und Binnenschiffsverkehr.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission vor dem 1. Juli 1964 die Entwürfe für Vorschriften mit, die sie zur Erreichung des in Absatz 1 vorgesehenen Zieles erlassen wollen.

Die Kommission kann innerhalb von 30 Tagen nach Eingang der Mitteilung dem Mitgliedstaat ihre Stellungnahme oder Empfehlung übermitteln.

3. Vor dem 1. Januar 1965 sind die Vorschriften zur Deckung des in Frage stehenden Risikos für beide in Absatz 1 genannten Verkehrsträger zu vereinheitlichen.

Artikel 7

Mit Wirkung vom 1. Januar 1966 werden die Vorschriften über die Versicherung im Hinblick auf die Haftung des Verkehrsunternehmers für Schäden, die an den im Straßen- oder Binnenschiffsverkehr beförderten Gütern auftreten können, harmonisiert.

ABSCHNITT III

Vorschriften, die bestimmte Eingriffe der Staaten betreffen

Artikel 8

1. Die den Verkehrsunternehmen auferlegten Verpflichtungen, die unter den Begriff des öffentlichen Dienstes fallen, dürfen nur insoweit aufrechterhalten werden, als ihre Beibehaltung für die Sicherstellung ausreichender Verkehrsbedienung unerläßlich ist.

Die Mitgliedstaaten werden sich bemühen, dieses Ziel durch ein Vorgehen nach gemeinsamen Grundsätzen, die bis zum 1. Januar 1965 festzulegen sind, zu erreichen.

2. Die Belastungen, die den Verkehrsunternehmen aus der etwaigen Aufrechterhaltung der in Absatz 1 genannten Verpflichtungen entstehen, sind nach gemeinsamen Methoden auszugleichen.

Artikel 9

Ab 1. Januar 1965 sind die Belastungen, die Verkehrsunternehmern im Personenverkehr durch die Anwendung von Beförderungsentgelten und -bedingungen entstehen, die ihnen von einem Mitgliedstaat zugunsten einer oder mehrerer bestimmter Bevölkerungsgruppen auferlegt wurden, nach gemeinsamen Methoden auszugleichen.

Artikel 10

Vor dem 1. Januar 1966 werden die Konten der Eisenbahnunternehmen nach gemeinsamen Regeln normalisiert.

Ausgleichszahlungen, die diese Normalisierung erforderlich machen kann, werden die Mitgliedstaaten vom gleichen Zeitpunkt an vornehmen.

Artikel 11

Ab 1. Januar 1965 wird die fortschreitende Harmonisierung der Vorschriften durchgeführt, welche die finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Staaten regeln.

Die Harmonisierung, welche die finanzielle Eigenständigkeit dieser Unternehmen zum Ziel hat, soll spätestens bis zum Ende der Übergangszeit abgeschlossen sein.

ABSCHNITT IV

Sozialvorschriften

Artikel 12

1. Ab 1. Januar 1965 und vor Ablauf der Übergangszeit werden für den Bereich jedes einzelnen Verkehrsträgers die spezifischen Rechts- und Verwaltungsvorschriften über die Arbeitsbedingungen bei den Eisenbahnen sowie den Unternehmen des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt auf dem Wege des Fortschritts angeglichen.

2. Die in Absatz 1 vorgesehene Angleichung muß — unter Berücksichtigung der Unterschiede der jeweils angewandten Technik und der jeweiligen Funktionen — durch gegenseitige Anpassung der für die drei Verkehrsträger geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften über die Arbeitsbedingungen auf dem Wege des Fortschritts ergänzt werden.

Artikel 13

Ab 1. Januar 1963 werden die Vorschriften über die Zusammensetzung des Fahrpersonals innerhalb eines jeden Verkehrsträgers nach gemeinschaftlichen Normen vereinheitlicht.

Diese Vereinheitlichung soll spätestens am 31. Dezember 1966 abgeschlossen sein.

Artikel 14

1. Ab 1. Januar 1965 werden Maßnahmen zur Harmonisierung der Vorschriften über die Arbeits- und Ruhezeiten innerhalb eines jeden Verkehrsträgers eingeleitet.

2. Ab 1. Januar 1965 werden, unter Berücksichtigung der Durchführung von Absatz 1 dieses Artikels, Maßnahmen zur Harmonisierung der Überstundenregelung eingeleitet; insbesondere der Grenzen, oberhalb derer Arbeitsstunden als Überstunden gelten, der zusätzlichen Vergütung für solche Arbeitszeiten und der Bedingungen für abweichende Regelungen.

3. Die Harmonisierungsmaßnahmen nach Absatz 1 und 2 müssen bis zum 31. Dezember 1966 durchgeführt sein.

Artikel 15

Ab 1. Januar 1965 wird für den Straßenverkehr und die Binnenschiffahrt ein persönliches Kontrollheft eingeführt, das die Überwachung der Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften ermöglicht.

Artikel 16

Vor dem 1. Januar 1966 wird eine Entscheidung darüber getroffen, in welchem Ausmaß für das Verkehrsgewerbe besondere Vorschriften auf dem Gebiet der sozialen Sicherheit erlassen werden sollen, wobei insbesondere der Entwicklung der allgemeinen Harmonisierung der Systeme der sozialen Sicherheit Rechnung zu tragen ist.

ABSCHNITT V

Schlußbestimmungen

Artikel 17

Die zur Durchführung dieser Entscheidung, mit Ausnahme der Artikel 3, 5 und 6 Abs. 1 und 2 erforderlichen Vorschriften erläßt der Rat unter den in Artikel 75 des Vertrages vorgesehenen Bedingungen, und zwar spätestens sechs Monate vor ihrem Inkrafttreten.

Artikel 18

Am Ende der zweiten Stufe der Übergangszeit, anschließend alle zwei Jahre, legt die Kommission dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Entscheidung vor. Erforderlichenfalls wird sie Vorschläge zur Änderung oder Ergänzung der Entscheidung im Zusammenhang mit der Errichtung des Gemeinsamen Marktes und der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrpolitik machen.

Artikel 19

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, den

Für den Rat

Der Präsident

Vorschlag für die Verordnung des Rates über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

gestützt auf den Vorschlag der Kommission,

nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Anhörung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die rechtliche und wirtschaftliche Ordnung der Beförderungsentgelte und -bedingungen im Binnen- und internationalen Verkehr stellt ein wesentliches Element der im Vertrag vorgesehenen gemeinsamen Verkehrspolitik dar; angesichts der engen Verflechtung zwischen dem nationalen und internationalen Verkehr muß innerhalb der Gemeinschaft ein einheitliches Tarifsystem angewendet werden.

Zur Verwirklichung der Vertragsziele ist ein System zu errichten, das auf dem Wettbewerb beruht und den Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen und zwischen Verkehrsträgern nicht verfälscht; durch dieses System muß eine ausreichende Markttransparenz und eine gewisse Stabilität der Beförderungsentgelte gewährleistet werden.

Ein Margentarifsystem erscheint hierfür unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Verkehrs als die am besten geeignete Lösung. Sie gestattet den Verkehrsunternehmen, die Beförderungsentgelte innerhalb vorher veröffentlichter Mindest- und Höchstsätze frei zu bilden, und verhindert einen ruinösen Wettbewerb mit allen seinen Nachteilen ebenso wie den Mißbrauch marktbeherrschender Stellungen.

Jede Maßnahme auf dem Gebiet der Beförderungsentgelte und -bedingungen muß der wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmen Rechnung tragen; die Margentarife sind auf der Grundlage der Kosten der Beförderungsleistungen zu erstellen; sie müssen es den Verkehrsunternehmen gestatten, angemessene Erlöse zu erzielen. Marktlage, technischer Fortschritt sowie die wirtschaftliche und soziale Entwicklung sind ebenfalls zu berücksichtigen.

Es sind gemeinsame Regeln für die Ermittlung der Kosten und für die Bestimmung der Bandbreite der Margen vorzusehen; bis zum Erlaß dieser Regeln müssen vorläufige Maßnahmen für die Breite der Margen getroffen werden.

Es erscheint zweckmäßig, den Verkehrsunternehmen ein Vorschlagsrecht für die Margentarife einzuräumen, deren Genehmigung aber den öffentlichen Stellen vorzubehalten; die Verkehrsnutzer sind nicht anzuhören.

Die Bedingungen sind festzulegen, nach denen die Verkehrsunternehmen, soweit besondere Umstände dies rechtfertigen, Beförderungsentgelte außerhalb der Margentarife vereinbaren können.

Die Mitgliedstaaten müssen ermächtigt werden, in Ausnahmefällen aus Gründen des allgemeinen Wohls tarifliche Sondermaßnahmen zu treffen, vorbehaltlich der Frachten und Beförderungsbedingungen, für welche die Bestimmungen des Artikels 80 Anwendung finden.

Für das vorgesehene Tarifsystem müssen geeignete Regeln über die Veröffentlichung der Frachten aufgestellt werden.

Gemäß Artikel 232 Abs. 1 des Vertrages ändert dieser „nicht die Bestimmungen des Vertrags über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, insbesondere hinsichtlich der Rechte und Pflichten der Mitgliestaaten, der Befugnisse der Organe dieser Gemeinschaft und der Vorschriften des sogenannten Vertrags für das Funktionieren des Gemeinsamen Marktes für Kohle und Stahl".

Aus wirtschaftlichen und praktischen Gründen kann darauf verzichtet werden, das System auch auf Beförderungen niedrigen Gewichts oder über kurze Entfernungen sowie auf Beförderungen mit Fahrzeugen anzuwenden, die für die Dauer von mindestens einem Jahr zur ausschließlichen Verfügung eines Verkehrsnutzers gehalten werden.

Für die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Inkraftsetzung dieses Systems ist ein Konsultationsverfahren auf Gemeinschaftsebene vorzusehen; die schrittweise Annäherung der nationalen Maßnahmen ist sicherzustellen.

Es erscheint zweckmäßig, vor Beendigung der Übergangszeit zu prüfen, ob die Ergebnisse aus der Anwendung dieses Systems eine zufriedenstellende Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik gewährleisten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. Im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt unterliegen Beförderungen auf dem Gebiet der Gemeinschaft

einem Margentarifsystem nach den Vorschriften dieser Verordnung.

2. Das Margentarifsystem im Sinne des Absatzes 1 besteht aus Tarifen, die eine obere und eine untere Grenze enthalten.

3. Die Margentarife können nach Verkehrsträgern verschieden gestaltet werden. Sie können außerdem nach den unterschiedlichen Bedingungen der Verkehrsleistung, insbesondere nach Güterarten, Verkehrsverbindungen, Lieferfristen und Beförderungsmengen differenziert werden.

Artikel 2

1. Vorbehaltlich der Diskriminierungsverbote des Vertrages und ohne etwaige Maßnahmen auf Grund der Artikel 85 bis 91 des Vertrages zu präjudizieren, sind die Verkehrsunternehmen bei der Bildung des Entgelts für eine bestimmte Beförderung innerhalb der Höchst- und Mindestsätze des entsprechenden Margentarifs frei.

2. Soweit in den Artikeln 8 und 9 nichts anderes bestimmt wird, dürfen Beförderungsentgelte außerhalb der Höchst- und Mindestsätze der Margentarife nicht angewendet werden.

Artikel 3

1. Die Margentarife sind so festzusetzen, daß sie den Mißbrauch einer marktbeherrschenden Stellung und einen ruinösen Wettbewerb verhindern sowie den Verkehrsunternehmen gestatten, unter Berücksichtigung der Marktlage, des technischen Fortschritts sowie der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung angemessene Erlöse zu erzielen.

Die Tarife müssen auf der Grundlage der Kosten der entsprechenden Beförderungsleistungen eines gut geführten und normal beschäftigten Verkehrsunternehmens gebildet werden.

2. Der Rat erläßt mit qualifizierter Mehrheit vor dem 1. Januar 1967 auf Vorschlag der Kommission gemeinsame Regeln für die Ermittlung der Kosten, die bei der Anwendung dieser Verordnung und insbesondere der Bildung der Margentarife zu berücksichtigen sind, sowie für die Festlegung der Tarifmargen, d. h. die Spanne zwischen Höchst- und Mindestsätzen.

3. Bis zum Erlaß dieser Regeln dürfen die Tarifmargen nicht weniger als 10 % und nicht mehr als 30 % der Höchstsätze betragen.

Artikel 4

1. Die Vorschläge für die Einführung, Änderung oder Aufhebung von Margentarifen sind den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten vorzulegen, und zwar

a) für den Eisenbahnverkehr durch die Verkehrsunternehmen und gegebenenfalls deren repräsentative Verbände,

b) für den Straßenverkehr und die Binnenschiffahrt durch die repräsentativen Verbände der Unternehmen.

Falls die Mitgliedstaaten es für zweckmäßig halten, können sie aus Vertretern der Verkehrsunternehmen zusammengesetzte Tarifkommissionen errichten, denen dieses Vorschlagsrecht übertragen werden kann.

2. Die zuständigen Behörden können Vorschläge verlangen und für ihre Vorlage Fristen setzen.

Artikel 5

1. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten genehmigen die vorgeschlagenen Tarife.

2. Sie versichern sich vor der Genehmigung, daß die vorgeschlagenen Tarife den Vorschriften dieser Verordnung, insbesondere des Artikels 3, entsprechen. Die Genehmigung kann unter Bedingungen erteilt werden.

Die Verweigerung der Genehmigung ist zu begründen.

3. Die zuständigen Behörden können selbst die Tarife festsetzen, wenn Vorschläge gemäß Artikel 4 nicht unterbreitet werden oder diese den Vorschriften des Artikels 3 nicht entsprechen.

Artikel 6

Für das Vorschlagsrecht und die Genehmigung der Tarife im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten gilt folgendes:

a) Die Tarifvorschläge werden in jedem beteiligten Mitgliedstaat gemäß Artikel 4 den zuständigen Behörden vorgelegt.

   Falls die beteiligten Mitgliedstaaten es für zweckmäßig halten, können diese Vorschläge auch von gemeinsamen Tarifkommissionen aufgestellt werden, die sich aus Vertretern der Verkehrsunternehmen der beteiligten Mitgliedstaaten zusammensetzen.

   Die Genehmigung wird im gegenseitigen Einvernehmen der beteiligten Mitgliedstaaten nach den Vorschriften des Artikels 5 erteilt.

b) Stimmen die in jedem der beteiligten Mitgliedstaaten vorgelegten Vorschläge nicht miteinander überein, erfüllen sie nicht die Bedingungen des Artikels 3 oder sind keine Vorschläge vorgelegt worden, so können die zuständigen Behörden der beteiligten Mitgliedstaaten unter Beachtung des Artikels 3 im Einvernehmen selbst die Tarife festsetzen.

c) Kommt ein Einvernehmen zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten nicht zustande, werden die Tarife nach Beratung mit den beteiligten Mitgliedstaaten von der Kommission gemäß den Vorschriften festgesetzt, die nach Artikel 14 zu erlassen sind.

Artikel 7

Vor der Genehmigung der Tarife sind die Verkehrsnutzer anzuhören. Die Mitgliedstaaten setzen das Verfahren und die Einzelheiten dieses Anhörverfahrens fest.

Artikel 8

1. Abweichend von Artikel 2 Abs. 2 ist das Verkehrsunternehmen berechtigt, Sondervereinbarungen mit Beförderungsentgelten außerhalb der Mindest- und Höchstsätze der Margentarife abzuschließen, wenn der Abschluß solcher Vereinbarungen infolge besonderer Umstände, die bei der Festsetzung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind, gerechtfertigt ist. Die vereinbarten Entgelte müssen der Kostenlage entsprechen.

Solche Fälle können insbesondere gegeben sein, wenn konkurrierende Verkehrsunternehmen vergleichbaren Tarifvorschriften nicht unterliegen oder wenn es sich um regelmäßige Beförderungen innerhalb langfristiger Beschäftigungsverhältnisse, um besonders große Beförderungsmengen sowie um Beförderungen außergewöhnlicher Art oder außergewöhnlichen Umfangs handelt.

2. Die Verkehrsunternehmen legen die Sondervereinbarungen nach Absatz 1 den zuständigen Behörden zur vorherigen Genehmigung vor. Sie haben hierbei die Umstände, die die Sondervereinbarung rechtfertigen, einschließlich des vereinbarten Beförderungsentgelts darzulegen.

Äußern sich die zuständigen Behörden nicht innerhalb einer Frist von einem Monat, so gilt die Genehmigung als erteilt.

3. Wenn kommerzielle Gründe es erfordern, können die Verkehrsunternehmen für Beförderungen, deren Versand- und Bestimmungsort innerhalb eines Mitgliedstaates liegen, Sondervereinbarungen gemäß Absatz 1 auch ohne vorherige Genehmigung abschließen. Diese Sondervereinbarungen sind unverzüglich nach Vertragsschluß den zuständigen Behörden vorzulegen. Die Verkehrsunternehmen haben hierbei außer den Rechtfertigungsgründen gemäß Absatz 2 darzutun, aus welchen Gründen sie die vorherige Genehmigung nicht beantragen konnten.

Rechtfertigen die vorgebrachten Gründe die Sondervereinbarung nicht, so untersagen die zuständigen Behörden dem Verkehrsunternehmen, den Vertrag auszuführen oder seine Erfüllung fortzusetzen. Sie können für die weitere Ausführung der Vereinbarung andere als die vereinbarten Beförderungsentgelte vorschreiben und deren Anwendung auch auf die nach dieser Vereinbarung bereits durchgeführten Beförderungen verlangen.

Äußern sich die zuständigen Behörden nicht innerhalb eines Monats nach Mitteilung der Vereinbarungen, so gelten diese als genehmigt.

4. Die Kommission kann von den Mitgliedstaaten die Mitteilung der Sondervereinbarungen nach Absatz 1 verlangen.

Artikel 9

1. Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 80 des Vertrages kann die Kommission in Ausnahmefällen einem Mitgliedstaat auf Antrag genehmigen, aus Gründen des allgemeinen Wohls und unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Wettbewerb im Verkehr tarifliche Sondermaßnahmen zu treffen, die von den Artikeln 1 bis 8 abweichen.

2. Der in Betracht kommende Mitgliedstaat hat den Verkehrsunternehmen etwaige aus den Maßnahmen gemäß Absatz 1 entstehende Belastungen in angemessener Weise zu erstatten.

Artikel 10

1. Die Margentarife sind in den in Betracht kommenden Mitgliedstaaten amtlich zu veröffentlichen; sie werden damit allgemein verbindlich.

2. Für die tariflichen Sondermaßnahmen im Sinne des Artikels 9 gelten die Vorschriften über die Veröffentlichung entsprechend.

3. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten veröffentlichen monatlich für jeden Verkehrsträger, getrennt nach Binnenverkehr und Verkehr zwischen Mitgliedstaaten, die nachstehenden Angaben über die im Vormonat gebilligten Sondervereinbarungen, unterschieden nach Absatz 2 und Absatz 3 des Artikels 8:

- Gesamtzahl der Vereinbarungen,
- Verkehrsmenge und Verkehrsleistungen nach Stufen der Abweichung von den Margentarifen und nach Güterarten, aufgeteilt mindestens nach industriellen Rohstoffen, industriellen Fertigprodukten, landwirtschaftlichen Erzeugnissen und sonstigen Gütern,
- eine Zusammenfassung der besonderen Verhältnisse, die die Vereinbarung von Beförderungsentgelten außerhalb der Margen gerechtfertigt haben.

Diese Angaben sind für Beförderungen zwischen Mitgliedstaaten nach Länderverbindungen zu unterscheiden.

4. Der Rat entscheidet mit qualifizierter Mehrheit vor dem 1. Juli 1967 gemäß Artikel 75 des Vertrages, ob die Regelung gemäß Absatz 3 dieser Vorschriften für die Veröffentlichung der Sondervereinbarungen zu ergänzen sind.

5. Wenn es die gemeinsame Verkehrspolitik erfordert, wird der Rat gemäß Artikel 75 des Vertrages geeignete Maßnahmen treffen, um die Öffentlichkeit der Entgelte zu gewährleisten, zu denen die Beförderungsleistungen erbracht wurden.

Artikel 11

1. Das Margentarifsystem tritt am 1. Januar 1965 für die Beförderung in Kraft, deren Versand- und Bestimmungsort innerhalb der Gemeinschaft liegen.

2. Auf Vorschlag der Kommission und spätestens vor Ablauf der Übergangszeit wird der Rat mit

qualifizierter Mehrheit für die Beförderungen von oder nach dritten Ländern sowie zwischen dritten Ländern in der Durchfuhr durch das Gebiet der Gemeinschaft den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Margentarifsystems festsetzen.

Artikel 12

1. Die Mitgliedstaaten erlassen vor dem 1. Januar 1965 die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Sie regeln hierbei insbesondere Organisation, Verfahren und Mittel der Tarifkontrolle sowie die Ahndung im Falle von Zuwiderhandlungen.

2. Die Mitgliedstaaten teilen rechtzeitig die Entwürfe der Rechts- und Verwaltungsvorschriften gemäß Absatz 1 der Kommission mit. Die Kommission vergewissert sich, daß die Entwürfe den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen. Sie kann innerhalb von 30 Tagen nach Eingang der Mitteilung eine Empfehlung oder eine Stellungnahme an den in Betracht kommenden Mitgliedstaat richten.

Die Kommission kann diese Frist im Einvernehmen mit dem in Betracht kommenden Mitgliedstaat verlängern.

3. Die Kommission berät die Entwürfe gemäß Absatz 2 auf Antrag eines Mitgliedstaates oder von Amts wegen mit den in Betracht kommenden Mitgliedstaaten.

4. Die Mitgliedstaaten setzen die Maßnahmen gemäß Absatz 1 erst in Kraft, nachdem die Kommission ihre Empfehlung oder Stellungnahme abgegeben hat oder die Frist gemäß Absatz 2 abgelaufen ist.

Artikel 13

Ab 1. Januar 1967 trifft der Rat gemäß Artikel 75 des Vertrages im Anwendungsbereich dieser Verordnung Maßnahmen mit dem Ziele, die bestehenden nationalen Regelungen vor dem Ende der Übergangszeit schrittweise zu vereinheitlichen.

Artikel 14

Der Rat erläßt vor dem 1. Juni 1964 gemäß Artikel 75 des Vertrages Regeln für die Bedingungen und das Verfahren einer ständigen Zusammenarbeit der in Betracht kommenden Mitgliedstaaten untereinander sowie für die Verteilung der Zuständigkeiten zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission, insbesondere für den internationalen Verkehr bei der Aufstellung von Tarifen, dem Abschluß von Sondervereinbarungen sowie bei ihrer Kontrolle und der Ahndung von Zuwiderhandlungen.

Artikel 15

Der Rat entscheidet vor Ablauf der Übergangszeit gemäß Artikel 75 des Vertrages, ob es für die Wirksamkeit des Tarifsystems notwendig ist, eine besondere Institution bei der Kommission zu schaffen. Er regelt Zuständigkeiten, Zusammensetzung und Verfahren dieser Institution. Die Zuständigkeiten der Organe der Gemeinschaft dürfen durch diese Institution nicht beeinträchtigt werden.

Artikel 16

Die Vorschriften dieser Verordnung gelten für die Beförderungen, die unter den Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl fallen, soweit dieser Vertrag und die zu seinem Vollzug getroffenen Vorschriften keine besonderen Maßnahmen vorgesehen.

Artikel 17

Die erforderlichen Verhandlungen mit dritten Ländern zur Durchführung dieser Verordnung sind rechtzeitig auf der Grundlage der Artikel 111 und 228 des Vertrages aufzunehmen.

Artikel 18

Diese Verordnung findet keine Anwendung:

a) auf Beförderungen von Gütern eines Absenders an den gleichen Empfänger bis zu einem Gesamtgewicht von fünf Tonnen;

b) auf Beförderungen von Gütern bis zu einer Gesamtentfernung von fünfzig Kilometern;

c) für Güterbeförderungen im Sinne von Artikel 9 der Verordnung Nr. 11 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiete der Frachten und Beförderungsbedingungen gemäß Artikel 79 Abs. 3 des Vertrages;

d) auf Beförderungen von Gütern, die ein Unternehmen für die eigene Zwecke mit Fahrzeugen ausführt, welche auf die Dauer von mindestens einem Jahr zu seiner ausschließlichen Verfügung gehalten werden, sofern diese Beförderungen die Bedingungen von Absatz 3, 4 und 5 des Artikels 9 der Verordnung Nr. 11 erfüllen.

Die Überlassung von Transportmitteln, die nicht den vorstehenden Bedingungen entspricht, ist dem Tarifsystem dieser Verordnung unterworfen.

Artikel 19

Soweit es auf Grund der Erfahrungen aus der Anwendung dieser Verordnung zweckdienlich erscheint, wird die Kommission dem Rat Änderungsvorschläge vorlegen. Dieser wird gemäß Artikel 75 des Vertrages die notwendigen Maßnahmen zur Entwicklung oder Änderung des mit dieser Verordnung errichteten Tarifsystems ergreifen.

Artikel 20

1. Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

2. Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1964 in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Vorschlag für die Verordnung des Rates über die Bildung eines Gemeinschaftskontingents für den Güterkraftverkehr innerhalb der Gemeinschaft und das dabei anzuwendende Verfahren

DER RAT DER EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTSGEMEINSCHAFT —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Anhörung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Eine gemeinsame Verkehrspolitik setzt unter anderem gemeinsame Regeln für den internationalen Güterkraftverkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten voraus.

Diese gemeinsamen Regeln sollen eine Entwicklung des Güterkraftverkehrs ermöglichen, die den Erfordernissen des Gemeinsamen Marktes entspricht; sie sollen weiter den Ausbau eines Verkehrsmarktes auf Gemeinschaftsebene begünstigen, zu dem die Verkehrsunternehmer der Mitgliedstaaten unter gleichen Bedingungen und ohne Unterscheidung nach ihrer Nationalität Zugang haben.

In Anbetracht der Besonderheiten des Verkehrs muß sich die Verfolgung dieser Ziele in den Rahmen einer Ordnung des Verkehrsmarktes einfügen, die eine Kapazitätsregelung für den Güterkraftverkehr einschließt.

Für den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten bietet sich hierfür als zweckmäßigste Lösung die Einführung eines Gemeinschaftskontingents an, das an die Stelle der bestehenden einseitigen Regelungen bzw. zweiseitigen Vereinbarungen und multilateralen Abkommen tritt. Die Verkehrsunternehmer aus den Mitgliedstaaten würden dann in der Lage sein, Beförderungen in sämtlichen Verkehrsverbindungen der Gemeinschaft durchzuführen. Ferner ist in diesem Rahmen die Zulassung der nichtansässigen Verkehrsunternehmer zum Binnenverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates zu regeln.

Die neue Regelung darf jedoch nicht zu Störungen auf dem Verkehrsmarkt führen. Deshalb soll das Gemeinschaftskontingent während der Übergangszeit schrittweise eingeführt und sollen die bilateralen Kontingente parallel hierzu abgebaut werden.

Eine solche Regelung erfordert, daß die bilateralen Kontingente nicht mehr erhöht werden, sobald sie in angemessener Höhe für alle Verkehrsbeziehungen innerhalb der Gemeinschaft festgesetzt sind, sei es durch Vereinbarung zwischen den Mitgliedstaaten, sei es erforderlichenfalls durch die Kommission. Dabei ist der besonderen Lage der Mitgliedstaaten der Wirtschaftsunion Benelux Rechnung zu tragen.

Um die rationelle Ausnutzung der Kraftfahrzeuge zu fördern, müssen bestehende Beschränkungen der Aufnahme von Rückladungen im grenzüberschreitenden Verkehr beseitigt werden.

Der Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten darf nicht durch Beschränkungen behindert werden, die ein Mitgliedstaat dem Durchgangsverkehr auferlegt. Solche Beschränkungen müssen daher beseitigt werden. Dies dürfte weder zu Störungen noch zu sonstigen Schwierigkeiten führen, weil bilaterale Kontingente für sämtliche Verkehrsbeziehungen eingeführt werden und weil ihre Erhöhung nicht zulässig ist.

Die Höhe des Gemeinschaftskontingents muß jedes Jahr neu festgesetzt werden. Dabei ist insbesondere der Entwicklung der Verkehrsnachfrage und der Ausnutzung der vorhandenen Beförderungskapazität sowie den voraussichtlichen Auswirkungen der gleichzeitigen Herabsetzung der bilateralen Kontingente Rechnung zu tragen.

Während der Übergangszeit wird das Gemeinschaftskontingent unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt. Die Aufteilung kann revidiert werden, wobei insbesondere die Entwicklung des Warenaustausches zwischen den Mitgliedstaaten, die tatsächliche Ausnützung der Gemeinschaftsgenehmigungen und die Beförderungskosten in den einzelnen Mitgliedstaaten berücksichtigt werden. Für die Zukunft muß die Möglichkeit der Einführung eines Verfahrens vorgesehen werden, wonach Gemeinschaftsgenehmigungen an die Verkehrsunternehmer unmittelbar ausgegeben werden.

Um die Höhe des Gemeinschaftskontingents festzusetzen und um seine Aufteilung zwischen den Mitgliedstaaten unter den oben genannten Bedingungen vorzunehmen, ist ein Verfahren vorzusehen, das die enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission im Rahmen eines Ausschusses herbeiführt.

Die Kommission muß imstande sein, Entwicklungen, die bei der Festsetzung und der Aufteilung des Gemeinschaftskontingents nicht in Rechnung gestellt werden konnten, ebenso zu entsprechen, wie dem zeitweilig ungenügenden Angebot an Verkehrslei-

stungen sowie ausnahmsweisen und zeitlich begrenzten Verkehrsbedürfnissen.

Um ein gutes Funktionieren des Systems eines Gemeinschaftskontingents zu gewährleisten, ist es erforderlich, einen Überblick über die Ausnutzung der Genehmigungen zu haben, die im Rahmen des Gemeinschaftskontingents oder bilateraler Kontingente erteilt worden sind.

Es muß vorgesehen werden, daß vor Ablauf der Übergangszeit, unter Berücksichtigung der bis dahin gewonnenen Erfahrungen und der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik alle für die Abänderung des Systems eines Gemeinschaftskontingents zweckdienlichen Maßnahmen getroffen werden können.

Schließlich ist es nicht erforderlich, der Regelung des Gemeinschaftskontingents solche Beförderungen zu unterwerfen, auf welche die Erste Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr Anwendung findet. Das gleiche gilt für Güterkraftverkehrsbeförderungen im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten, die Unternehmen für ihre eigenen Zwecke mit ihnen gehörenden oder ihnen für eine bestimmte Zeit ausschließlich zur Verfügung gestellten Fahrzeugen durchführen. Letztgenannte Beförderungen können von jedem Genehmigungs- und Kontigentierungssystems ausgenommen bleiben, da die Mehrzahl der Mitgliedstaaten ihnen keinerlei Beschränkungen auferlegt. Hierzu ist jedoch eine ausreichende Überwachung erforderlich. Es empfiehlt sich, eine Bescheinigung, die in den Fahrzeugen mitzuführen ist, vorzuschreiben. Diese Bescheinigungen werden durch die zuständigen Dienststellen der Mitgliedstaaten ausgegeben —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. Vom Ende der Übergangszeit an dürfen Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, unbeschadet der Vorschriften des Artikels 8 Absatz b, nur auf Grund von Gemeinschaftsgenehmigungen ausgeführt werden, die im Rahmen eines Gemeinschaftskontingents erteilt werden.

2. Zur Erreichung des in Absatz 1 gesetzten Zieles werden innerhalb der Übergangszeit folgende Maßnahmen getroffen:

a) ab 1. Januar 1964 wird ein Gemeinschaftskontingent unter den in dieser Verordnung festgesetzten Bedingungen und nach dem hierin vorgesehenen Verfahren gebildet;

b) die zwischen den Mitgliedstaaten auf Grund von Vereinbarungen über den Güterkraftverkehr eröffneten Kontingente — nachstehend „bilaterale Kontingente" genannt — werden ab 1. Januar 1965 schrittweise abgebaut, und zwar entsprechend den Vorschriften des Artikels 5.

Artikel 2

1. Die bilateralen Kontingente werden durch Vereinbarungen zwischen den jeweils betroffenen Mitgliedstaaten, einschließlich der Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet gegebenenfalls im Durchgangsverkehr berührt wird, in angemessener Höhe und unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage festgesetzt.

Dieses Verfahren ist in gleicher Weise auf die Verkehrsverbindungen, die bei Inkrafttreten dieser Verordnung mengenmäßigen Beschränkungen unterworfen sind, wie auf die Verkehrsverbindungen, für die solche Beschränkungen nicht bestehen, anzuwenden.

Belgien, Luxemburg und die Niederlande können jedoch für Beförderungen zwischen ihren Hoheitsgebieten gemeinsam Kontingente festsetzen, die für sämtliche Verbindungen im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der Wirtschaftsunion Benelux gültig sind.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission vor dem 1. Juli 1964 die nach Absatz 1 festgesetzten bilateralen Kontingente mit.

Wenn die betroffenen Mitgliedstaaten sich bis zu diesem Termin nicht geeinigt haben, setzt die Kommission die bilateralen Kontingente nach vorheriger Konsultation der Mitgliedstaaten durch Entscheidung fest.

3. Die bilateralen Kontingente dürfen die nach den Vorschriften der Absätze 1 und 2 festgesetzte Höhe nicht überschreiten.

Artikel 3

1. Ab 1. Januar 1964 sind Beschränkungen verboten, durch die ein Mitgliedstaat die Verkehrsunternehmer der anderen Mitgliedstaaten daran hindert, im Anschluß an eine Beförderung nach seinem Hoheitsgebiet eine Beförderung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr nach ihrem Herkunftsland durchzuführen.

2. Die Mitgliedstaaten können jedoch vorschreiben, daß die unter Absatz 1 genannten Beförderungen nur vom Bestimmungsort der ersten Beförderung oder von einem zwischen diesem und der Grenze, über welche die Ausfahrt stattfindet, liegenden Ort ausgeführt werden.

Artikel 4

Ab 1. Januar 1965 nehmen die Mitgliedstaaten Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, bei denen ihr eigenes Hoheitsgebiet im Durchgangsverkehr durchfahren wird, von jeder Kontingentierung oder Genehmigungspflicht aus.

Artikel 5

In den Jahren 1965 bis 1969 werden die bilateralen Kontingente, jeweils mit Wirkung vom 1. Januar, um 20 v. H. des Umfangs, den sie am 31. Dezember 1964 hatten, verringert. Dieser Abbau erstreckt sich

gleichmäßig auf sämtliche Genehmigungsarten, aus denen sich die bilateralen Kontingente zusammensetzen.

Artikel 6

Das Gemeinschaftskontingent wird wie folgt gebildet:

a) für das Jahr 1964 umfaßt es 750 Genehmigungen;

b) ab 1965 wird für jedes Jahr vor dem 1. November des vorangehenden Jahres der Umfang des Kontingents nach dem in Artikel 12 vorgesehenen Verfahren festgesetzt.

Bei der Festsetzung des Gemeinschaftskontingents nach Absatz b) wird insbesondere der Entwicklung der Verkehrsnachfrage und der Ausnutzung der vorhandenen Beförderungskapazität sowie den voraussichtlichen Auswirkungen der Herabsetzung der bilateralen Kontingente während des betreffenden Jahres Rechnung getragen.

Artikel 7

1. Während der Übergangszeit wird das Gemeinschaftskontingent unter den Mitgliedstaaten aufgeteilt.

Für die Jahre 1964 und 1965 werden die Anteile der Mitgliedstaaten wie folgt festgesetzt:

Belgien	13 v. H.
Bundesrepublik Deutschland	25 v. H.
Frankreich	25 v. H.
Italien	15 v. H.
Luxemburg	3 v. H.
Niederlande	19 v. H.

Für jedes Jahr nach 1965, und zwar jeweils bis zum 1. Dezember des vorangehenden Jahres, wird nach dem in Artikel 12 vorgesehenen Verfahren darüber entschieden, ob diese Aufteilung beibehalten oder revidiert wird. Bei der Entscheidung wird insbesondere der Entwicklung des Warenaustausches zwischen den Mitgliedstaaten, der Ausnutzung der Gemeinschaftsgenehmigungen, wie sie sich aus den aufgrund der Vorschriften des Artikels 10 gesammelten Unterlagen ergibt, und den Beförderungskosten in den einzelnen Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen Rechnung getragen.

Die Ausgabe der Gemeinschaftsgenehmigungen an die Verkehrsunternehmer wird durch die zuständigen Dienststellen der Mitgliedstaaten vorgenommen, und zwar in den Grenzen der jedem von ihnen zugeteilten Gesamtzahl und nach den in den Mitgliedstaaten jeweils in Kraft befindlichen Verfahren.

2. Vor Ablauf der Übergangszeit wird der Rat unter den in Artikel 75 vorgeschriebenen Bedingungen darüber entscheiden, ob es sich empfiehlt, das in Absatz 1 vorgeschriebene System der Aufteilung des Gemeinschaftskontingents und der Ausgabe der Gemeinschaftsgenehmigungen beizubehalten, oder ob, in welchem Umfang und nach welchem Verfahren Gemeinschaftsgenehmigungen unmittelbar an die Verkehrsunternehmer ausgegeben werden können.

Artikel 8

Um Entwicklungen, denen bei Festsetzung und Aufteilung des Gemeinschaftskontingents nicht Rechnung getragen werden konnte, und ebenso um einem zeitweilig ungenügenden Angebot an Verkehrsleistungen oder ausnahmsweise und zeitlich begrenzt auftretenden Verkehrsbedürfnissen abhelfen zu können, kann die Kommission, aufgrund eigener Initiative oder auf Ersuchen eines Mitgliedstaates, nach Anhörung des in Artikel 12 vorgesehen Ausschusses die Genehmigung erteilen:

a) zur Ausgabe zusätzlicher Gemeinschaftsgenehmigungen. Die Gesamtzahl der hiernach innerhalb eines Jahres ausgegebenen Genehmigungen darf jedoch 5 v. H. des Gesamtkontingents an Gemeinschaftsgenehmigungen, wie es nach den Vorschriften des Artikels 6 festgesetzt ist, nicht überschreiten;

b) zur Ausgabe zusätzlicher Genehmigungen für den Verkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten; hierzu legt die Kommission

   — die Anzahl und die Geltungsdauer der zusätzlichen Genehmigungen

   — sowie gegebenenfalls die Verkehrsgebiete und die Güterarten, für welche die zusätzlichen Genehmigungen gültig sind, fest.

Artikel 9

1. Die Gemeinschaftsgenehmigungen berechtigen ihre Inhaber, Beförderungen in sämtlichen Verkehrsbeziehungen zwischen den Mitgliedstaaten sowie Leerfahrten im Gesamtbereich der Gemeinschaft durchzuführen.

2. Die Gemeinschaftsgenehmigungen müssen dem Muster in Anhang 1 entsprechen. Dieses Muster kann durch Entscheidung der Kommission geändert werden.

3. Die Gemeinschaftsgenehmigung wird jeweils für einen bestimmten Verkehrsunternehmer ausgestellt. Sie darf nur mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde übertragen werden.

4. Die Gemeinschaftsgenehmigungen haben Gültigkeit bis zum Ende des Kalenderjahres, für das sie erteilt sind.

5. Jede Genehmigung darf nur für ein einziges Fahrzeug verwendet werden. Sie muß in diesem mitgeführt und auf Verlangen den mit der Überwachung betrauten Beamten vorgezeigt werden.

Als Fahrzeug gilt ein Einzelfahrzeug oder ein Zug.

Artikel 10

1. Ab 1. September 1964 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission zweimal pro Jahr Aufstellungen, die über die Ausnutzung der von ihnen im

Rahmen der bilateralen Kontingente und des Gemeinschaftskontingents erteilten Genehmigungen im vorangehenden Halbjahr Aufschluß geben. Diese Aufstellungen müssen mindestens folgende Angaben, unterteilt nach Verkehrsbeziehungen und Genehmigungsarten, enthalten:

— Anzahl der erfaßten Genehmigungen;

— Beförderungsleistungen in Tonnen und Tonnenkilometern;

— Anzahl der Fahrten, unterteilt nach Fahrten mit Ladung und Leerfahrten;

— durchschnittliche Nutzlast der Fahrzeuge.

2. Die Aufstellungen nach Absatz 1 müssen der Kommission spätestens zwei Monate nach Ende jedes Halbjahres zugehen.

Artikel 11

Vor dem 1. Januar 1966 erläßt der Rat unter den in Artikel 75 des Vertrages vorgesehenen Bedingungen Vorschriften, nach denen Verkehrsunternehmer, die Inhaber von Gemeinschaftsgenehmigungen sind, zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates zugelassen werden, in dem sie nicht ansässig sind.

Artikel 12

1. Zur Unterstützung der Kommission bei der Verwaltung des Gemeinschaftskontingents wird ein Ausschuß gebildet, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und dessen Vorsitz bei einem Vertreter der Kommission liegt.

2. Zur Durchführung der Vorschriften der Artikel 6 und 7 wird der Ausschuß durch seinen Vorsitzenden mit den Vorschlägen der Kommission für Maßnahmen befaßt, durch die der Umfang des Gemeinschaftskontingents und seine Aufteilung festgelegt werden sollen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme hierzu innerhalb der von seinem Vorsitzenden festgesetzten Frist ab, die mindestens zwölf volle Tage betragen muß.

In diesem Ausschuß werden die Stimmen der Mitgliedstaaten nach dem in Artikel 148 Abs. 2 des Vertrages vorgesehenen Verfahren gewogen. Für Stellungnahmen des Ausschusses bedarf es der Mehrheit von 12 Stimmen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

Die Kommission setzt vor dem 1. Oktober jeden Jahres das Gemeinschaftskontingent für das folgende Jahr entsprechend den Vorschriften des Artikels 6 fest und nimmt vor dem 1. November jeden Jahres die Aufteilung dieses Gemeinschaftskontingents entsprechend den Vorschriften des Artikels 7 vor.

Entsprechen jedoch die von der Kommission getroffenen Maßnahmen nicht den Stellungnahmen des Ausschusses, so teilt die Kommission sie dem Rat unverzüglich mit. In diesem Fall kann der Rat innerhalb eines Monats nach Eingang dieser Mitteilung mit qualifizierter Mehrheit abweichende Maßnahmen beschließen.

3. Zur Durchführung des Artikels 8 wird der Ausschuß durch den Vorsitzenden konsultiert. Hierbei kommt es nicht zu einer Abstimmung.

Artikel 13

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die zur Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Diese Vorschriften erstrecken sich unter anderem auf die Einrichtungen, das Verfahren und die Mittel für die Überwachung sowie auf die Ahndung von Zuwiderhandlungen.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die Entwürfe für Rechts- und Verwaltungsvorschriften nach Absatz 1 mit. Die Kommission verschafft sich Gewißheit darüber, daß die Vorschriften der Entwürfe der Mitgliedstaaten den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen. Sie kann innerhalb von 30 Tagen nach Eingang der Mitteilung eine Empfehlung oder eine Stellungnahme an den betroffenen Mitgliedstaat richten.

Die Kommission kann diese Frist mit Zustimmung des betroffenen Mitgliedstaates verlängern.

3. Falls ein Mitgliedstaat es beantragt oder die Kommission es für zweckmäßig hält, führt sie eine Beratung über die in Absatz 2 genannten Entwürfe mit allen oder mit den betroffenen Mitgliedstaaten durch.

4. Die Mitgliedstaaten setzen die in Absatz 1 genannten Vorschriften erst in Kraft, nachdem die Kommission ihre Empfehlung ausgesprochen oder ihre Stellungnahme abgegeben hat oder nachdem die in Absatz 2 vorgesehene Frist abgelaufen ist.

Artikel 14

Vor Ablauf der Übergangszeit wird die Kommission, falls erforderlich unter Berücksichtigung der bis dahin gewonnenen Erfahrungen und der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik dem Rat Vorschläge mit dem Ziel unterbreiten, alle für die Veränderung des durch diese Verordnung eingeführten Systems eines Gemeinschaftskontingents zweckdienlichen Maßnahmen unter den in Artikel 75 des Vertrages vorgesehenen Bedingungen zu treffen.

Artikel 15

Die Artikel 1 bis 14 sind nicht auf Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten anzuwenden,

a) soweit sie die in Artikel 9 der Verordnung Nr. 11 des Rates vom 27. Juni 1960 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiete der Frachten und Beförderungsbedingungen gemäß Artikel 79 Absatz 3 des Vertrages vorgesehenen Bedingungen erfüllen;

b) soweit sie in Anhang I und II der Ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr aufgeführt sind.

Artikel 16

1. Im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten sind die in Artikel 15 a) genannten Beförderungen ab 1. Januar 1964 von jeder Kontingentierung und Genehmigungspflicht freigestellt.

2. Für jedes der zu Beförderungen nach Absatz 1 verwandten Fahrzeuge stellt die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, in dem es zugelassen ist, eine Bescheinigung aus, die dem Muster in Anhang 2 entspricht. Diese Bescheinigung muß während der Fahrt mitgeführt und auf Verlangen dem Kontrollbeamten vorgezeigt werden. Das Muster kann durch Entscheidung der Kommission geändert werden.

Artikel 17

Für die Anwendung dieser Verordnung sind den Beförderungen, die in Artikel 15 a) genannt sind, solche Beförderungen gleichgestellt, die ein Unternehmen für seine eigenen Zwecke mit Fahrzeugen durchführt, die ihm zur ausschließlichen Verwendung für die Dauer von mindestens einem Jahr zur Verfügung gestellt sind. Dies gilt nur insoweit, als die Beförderungen den Bedingungen in Absatz 3, 4 und 5 des Artikels 9 der Verordnung Nr. 11 des Rates vom 27. Juni 1960 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiete der Frachten und Beförderungsbedingungen gemäß Artikel 79 Absatz 3 des Vertrages entsprechen.

Artikel 18

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsdent

Anhang 1

(Staat, der die Genehmigung erteilt)

(Dienststelle, welche die Genehmigung ausgibt)

Gemeinschaftsgenehmigung Nr. ....

für Beförderungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr

zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Diese Genehmigung berechtigt

....

....

....

(Name oder Firma des Verkehrsunternehmers und vollständige Adresse)

Beförderungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zwischen sämtlichen Mitgliedstaaten der EWG *) sowie Leerfahrten im Gesamtbereich der Gemeinschaft durchzuführen. Sie ist nur für ein einziges Fahrzeug oder einen Lastzug gültig.

Der Verkehrsunternehmer ist verpflichtet, auf dem Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaates die dort geltenden wirtschafts- und verkehrsrechtlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften einzuhalten.

Diese Genehmigung ist bis zum .... gültig.

Ausgegeben zu ...., den ....

(Unterschrift und Stempel der Ausgabebehörde)

Diese Genehmigung muß im Fahrzeug mitgeführt und auf Anforderung den mit der Überwachung betrauten Beamten vorgezeigt werden.

---

*) Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande

Anhang 2

Bescheinigung

für die Güterbeförderung im Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen

(auszustellen in den vier Amtssprachen der EWG)

Das Kraftfahrzeug

1. Kennzeichen ....

2. Motor-Nr. ....

3. Fahrgestell-Nr. ....

4. Zugelassen auf den Namen von *) ....

   ....

5. Angemietet durch *) ....

   ....

   für den Zeitraum vom .... bis ....

wird zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr im Werkverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der EWG verwandt.

....

(Unterschrift desjenigen, der die vorstehenden Angaben gemacht hat)

Diese Bescheinigung ist gültig bis ....

Sie muß im Fahrzeug mitgeführt und den Kontrollbeamten auf Verlangen vorgezeigt werden.

Ausgefertigt in ...., am ....

(Unterschrift und Stempel der Ausgabebehörde)

*) Name oder Firma, vollständige Anschrift und Art der Tätigkeit